Mitteilung des Senats

vom 22. Mai 1918.

Siebenter Bericht der Deputation wegen der Bremer Straßenbahn.

Die Deputation wegen der Bremer Straßenbahn hat den anliegenden Bericht eingereicht, den der Senat der Bürgerschaft mit dem Bemerken zugehen läßt, daß er seine Erklärung nachfolgen lassen wird.

Anlage.

Bericht.

I.

Nach § 1 des Reichsgesetzes über die Besteuerung des Personen- und Güterverkehrs vom 8. April 1917 (Reichs-Gesetzbl. S. 329) unterliegt die Beförderung von Personen und Gütern auf Schienen- sowie auf Wasserstraßen einer in die Reichskasse fließenden Abgabe nach Maßgabe des Gesetzes.

§ 11 des Gesetzes regelt die Abgabe bei der Personenbeförderung und bestimmt in seinem 5. Absatz hinsichtlich der Straßenbahnen:

„Im Straßenbahn-Verkehr ermäßigt sich die Abgabe von der Personenbeförderung auf 6 vom Hundert des Beförderungspreises."

§ 7 Abs. 1 des Gesetzes bestimmt, daß Schuldner der Abgabe derjenige ist, der den Beförderungspreis zu bezahlen hat. Zu seinen Lasten ist die Abgabe vom Betriebsunternehmer zu entrichten.

Im § 8 heißt es:

„Ist der Betriebsunternehmer in der Gestaltung der Tarife durch Vereinbarungen mit einem Dritten gebunden, so stehen diese Vereinbarungen solchen Tarifänderungen nicht entgegen, die zur Deckung der Abgabe bestimmt und nach Lage der gesamten Verhältnisse als angemessen zu erachten sind. Kommt zwischen den an der Vereinbarung Beteiligten eine Verständigung über die Tarifänderungen nicht zustande, so entscheidet über deren Art und Maß endgültig ein Schiedsgericht."

Endlich wird im § 34 bestimmt, daß ein Unternehmen der im § 11 Abs. 5 bezeichneten Art — darunter die Straßenbahnen — der Abgabe nicht vor dem 1. Juli 1918 unterliegt. Durch Kaiserliche Verordnung vom 7. Januar 1918 (Reichs-Gesetzbl. S. 19) sind die die Besteuerung des Personen- und Gepäckverkehrs betreffenden Vorschriften des Reichsgesetzes mit dem 1. April 1918 in Kraft getreten.

Danach hat die Bremer Straßenbahn vom 1. Juli 1918 ab die Verkehrssteuer gleichzeitig mit den Beförderungspreisen von ihren Fahrgästen einzuziehen und sie der Reichskasse zuzuführen. Die Steuer mit 6 vom Hundert des Beförderungspreises würde unter Zugrundelegung des jetzigen 10 Pf.-Tarifs etwa einen Betrag von 300 000 ℳ ergeben.

In einer unter dem 28. August 1917 an den Senat gerichteten Eingabe hat daher die Bremer Straßenbahn darauf hingewiesen, daß die bezeichneten gesetzlichen Vorschriften eine Änderung der zurzeit gültigen Tarifsätze notwendig machten und zwar müsse über die Art und Weise der Neugestaltung des Tarifs so rechtzeitig vor dem 1. Juli 1918 Entscheidung getroffen werden, daß die umfangreichen technischen Vorarbeiten für die Einführung der neuen Tarifänderung bis zu diesem Zeitpunkt erledigt werden könnten. Sie lege Wert darauf, die Neuregelung des Tarifs im Wege der Verständigung mit Senat und Bürgerschaft zu erreichen, so daß eine Einberufung des im Gesetz vorgesehenen Schiedsgerichts nicht erforderlich sei.

In der bezeichneten Eingabe wird näher ausgeführt, daß, abgesehen von der Verkehrssteuer, durch das Kohlensteuergesetz vom 8. April 1917 (Reichs-Gesetzbl.

Seite 340) die inländische sowie die aus dem Ausland eingeführte Kohle einer in die Reichskasse fließenden Abgabe unterworfen sei. Diese Steuer betrage 20 vom Hundert des Wertes der gelieferten oder sonst abgegebenen oder der Verwendung im eigenen Betriebe oder dem eigenen Verbrauch zugeführten oder der eingeführten Kohle. Soweit beim Inkrafttreten des Kohlensteuergesetzes Verträge über Lieferung von elektrischer Arbeit oder Preisvereinbarungen über derartige Leistungen beständen, sei der Lieferer berechtigt einen Zuschlag zum Preise zu verlangen, welcher der ihm durch die Kohlensteuer verursachten Erhöhung der Herstellungs-, Betriebs- oder Bezugskosten entspricht. Danach werde die Straßenbahn dem an sich steuerpflichtigen Elektrizitätswerk die Kohlensteuer zu ersetzen haben.

Die Eingabe verweist ferner darauf, daß in der dem Entwurf des Verkehrssteuergesetzes beigefügten Begründung anläßlich der Ausführungen „über die Auswahl der Wege, die der Unternehmer zur Wiedereinbringung der von ihm nach § 7 Abs. 1 Satz 2 entrichteten Abgabe wählen will," ausgeführt werde:

> „Ohnehin wird sich infolge der starken Erhöhung der Lohnaufwendungen und der Materialpreise, die durch den Krieg entstanden sind, für einen großen Teil der Straßenbahnen die Notwendigkeit zur Tariferhöhung wohl ergeben."

Die Eingabe schließt mit dem Antrage gemäß § 8 des Reichsverkehrssteuergesetzes in eine Abänderung des konzessionsmäßigen Tarifs, die nach Lage der gesamten Verhältnisse als angemessen zu erachten sei, zu willigen und darüber mit der Straßenbahn in Verhandlungen zu treten.

In einer unter dem 9. November 1917 an die Polizeidirektion als Aufsichtsbehörde gerichteten Eingabe hat sodann die Straßenbahn, nachdem die ganze Frage wiederholt im engeren Kreise behandelt war, unter Vorlegung eingehender Wahrscheinlichkeitsberechnungen ihre Anträge dahin gestellt:

> „Die Zustimmung zur Einführung des Tarifsatzes von 15 Pf. für die bisher mit 10 Pf. bezahlten oder durch die Beschlüsse von 1913 vorgesehenen Fahrten, eines Tarifsatzes von 20 Pf. für die bisher mit 15 Pf. bezahlten oder vorgesehenen Fahrten und eines Tarifsatzes von 25 Pf. für die mit 20 Pf. Fahrgeld bezahlten oder vorgesehenen Strecken erteilen zu wollen."

Die weiteren Verhandlungen sind von der unterzeichneten Deputation geführt worden.

II.

Bei den eingehenden Verhandlungen im Schoße der Deputation hat die Straßenbahn zur Ergänzung ihrer früheren Ausführungen teils mündlich teils schriftlich folgendes vorgetragen. Die Verkehrssteuer im Betrage von etwa 300 000 ℳ = $3^1/_2$ v. H. des Aktienkapitals entspreche einem namhaften Teil des zwischen Staat und Gesellschaft zu teilenden Geschäftsgewinnes. Sodann sei die am 1. August 1917 in Kraft getretene Kohlensteuer, wie in der Eingabe vom 28. August 1917 richtig vorausgesagt sei, — durch die von Senat und Bürgerschaft am 11./19. Dezember 1917 (Verhdlgn. S. 805/810) beschlossene Erhöhung des Strompreises — auf die Gesellschaft abgewälzt worden. Inzwischen seien auch die Löhne und Materialpreise sowie die Stromkosten weiter gestiegen. Die Lohnzuschläge erreichten gegenwärtig z. T. eine Höhe von 74 v. H.; die Materialien, soweit sie überhaupt noch zu erhalten seien, seien teilweise fast viermal so teuer wie vor Kriegsausbruch. An ein Zurückgehen der Löhne und Materialpreise auf den Friedensstand sei um so weniger zu denken, als namentlich die Löhne schon im Frieden in ständiger Aufwärtsbewegung begriffen gewesen und als die Lohnsätze sämtlicher Straßenbahnen, im Vergleich zu den in der Industrie und im Handel üblichen, recht niedrig gewesen seien. Aus diesen Gründen habe — auch abgesehen von der durch den Krieg und zwar aller Voraussicht nach dauernd herbeigeführten erheblichen Verschärfung der Wirtschaftslage, (wobei auch die zu erwartende Erhöhung der allgemeinen Steuern berücksichtigt

werden müsse) — der Verein Deutscher Straßenbahn- und Kleinbahn-Verwaltungen, auf Vorschlag seiner Tarifkommission, der vorwiegend Vertreter städtischer Straßenbahnen angehörten, bereits am 11. März 1916 einstimmig folgenden Beschluß gefaßt:

„Die deutschen Straßen- und Kleinbahnen sind in ihrer großen Mehrzahl an feste Tarife gebunden, die den 90er Jahren entstammen. Diese Tarife sind heute völlig unzureichend, da die Ausgaben bereits vor dem Kriege um mehr als 50 v. H. gestiegen waren und nach dem Kriege noch erheblich weiter steigen werden. Ein wirtschaftlicher Verfall der Bahnen und damit eine schwere Schädigung des öffentlichen Verkehrs ist im allgemeinen nur anfzuhalten durch baldige Festsetzung des Mindesttarifs auf 15 Pf. unter entsprechender Erhöhung der Vergünstigungstarife.

Aus den anscheinend günstigen Geschäftsergebnissen der Bremer Straßenbahn während der Kriegsjahre könnten Schlüsse gegen die beantragte Tariferhöhung nicht gezogen werden. Zwar sei es möglich gewesen, Dividenden von $6\frac{1}{2}$ und 7 v. H. auszuschütten und namhafte Gewinnanteile an die Staatskasse abzuführen. Der Verkehr habe zwar in den Jahren 1914 und 1915 bedeutend nachgelassen, sich erst 1916 gehoben, dann aber im Vorjahr eine Höhe erreicht, wie nie zuvor. Es sei jedoch ausgeschlossen, daß die in keinem Verhältnis zu der, soweit bekannt, nicht wesentlich veränderten Einwohnerzahl stehenden neuerlichen Beförderungsziffern und damit die Einnahmen sich dauernd auf dieser Höhe hielten. Vielmehr beruhe ihre sprunghafte Zunahme auf den bekannten vorübergehenden Ursachen, wie dem nahezu gänzlichen Fortfall aller sonstigen Verkehrsmittel, der Anhäufung von Rüstungsarbeitern und Militär, den Schwierigkeiten der Lebensmittelversorgung, dem Hilfsdienst der jugendlichen und weiblichen Personen und anderen Umständen mehr, die weit zahlreichere Einwohner als im Frieden nötigten, täglich weite Wege zurückzulegen, nicht zuletzt auch auf der Entwertung und Flüssigkeit des Geldes. Trotzdem der größte Teil der erwerbstätigen männlichen Bevölkerung einberufen sei, hätten die deutschen Straßenbahnen im Jahre 1917 aus den bezeichneten Gründen insgesamt etwa eine halbe Milliarde mehr Fahrgäste befördert als im Jahre zuvor. Übrigens würde selbst eine dauernde erhebliche Zunahme des Verkehrs allein der Gesellschaft über die in Zukunft zu erwartenden Schwierigkeiten nicht hinweghelfen können. Mehreinnahmen bedingten zugleich Mehrausgaben, die, bei gleichbleibendem Tarif, infolge der Steigerung aller wesentlichen Betriebsunkosten, die Einnahmen übersteigen würden. Es komme daher darauf an, dafür zu sorgen, daß sich die Spannung zwischen den Ausgaben und Einnahmen nicht bis zur Unrentabilität des Unternehmens verringere, was nur durch eine ausreichende Erhöhung der Fahrpreise zu erreichen sei. Dagegen sei es klar, daß sich während des Krieges, trotz der gestiegenen Löhne und Materialpreise, ohne Tariferhöhung ein angemessener Nutzen aus dem Grunde habe erzielen lassen, weil die Gesellschaft sich notgedrungen, nämlich wegen des Mangels an Material und Arbeitskräften, auf die allerdringendsten, durch das Erfordernis der Betriebssicherheit gebotenen Erneuerungen und Instandsetzungen beschränkt habe, weil, hiervon abgesehen, auch der Stromverbrauch, u. a. auf Grund der Verordnung des Reichskommissars für die Kohlenverteilung vom 2. November 1917, weitgehend herabgesetzt worden sei, weil alle unrentabelen Strecken eingezogen seien und weil schließlich der Verkehr mit einem geringeren als dem friedensmäßigen Personal und mit unzureichenden Betriebsmitteln, d. h. mit überfüllten Wagen, habe bewältigt werden müssen. Auch hier deckten sich die hiesigen Erfahrungen mit denen in den übrigen deutschen Großstädten. Hohe Gewinnerträgnisse und Abschreibungen bei verminderten Betriebsleistungen und ungenügender Erneuerung und Unterhaltung seien fast überall an der Tagesordnung. Das seien aber ungesunde Zustände, die, schon im öffentlichen Interesse, sobald wie möglich beseitigt werden müßten.

Alsbald nach Friedensschluß werde sich die Gesellschaft in die Lage versetzt sehen, die versäumte Erneuerung und Unterhaltung der stark heruntergewirtschafteten Wagen, der Gleise, des Pflasters usw. nachzuholen; erst dann würden sich die ge-

stiegenen Löhne und Materialpreise in vollem Umfange geltend machen. Aus den Rückstellungen allein würden diese Ausgaben bei weitem nicht bestritten werden können, weil der raubbauähnliche Verschleiß um so raschere Fortschritte mache, je länger der gegenwärtige Zustand dauere. Es würden daher Jahre verstreichen, bis seine unmittelbaren und mittelbaren Folgen wieder ausgeglichen sein würden. So habe beispielsweise durch die mangelhafte Erneuerung und Unterhaltung des Gleises nicht nur dieses selbst stark gelitten; vielmehr beschleunige der schlechte Gleiszustand auch die Abnutzung des ohnedies ungenügend gepflegten Wagenmaterials. Übrigens sei ein großer Teil des Wagenparkes schon vor dem Kriege abgängig oder umbaubedürftig gewesen. Dabei werde für einen Triebwagen, der früher 16 600 ℳ gekostet habe, künftig mit einem Preise von 30 bis 35 000 ℳ zu rechnen sein. Schließlich werde die Tariferhöhung keineswegs nur im Hinblick auf die mittelbaren Folgen der Kriegszeit, sondern wesentlich mit Rücksicht auf diejenigen Erneuerungen und Instandsetzungen erbeten, die nach den Grundsätzen einer ordnungsgemäßen Betriebsführung, ganz unabhängig vom Kriege, alljährlich geboten seien, um die Bahnanlagen und Betriebsmittel vor dem Verfall zu bewahren. Bei den gestiegenen Löhnen und Materialpreisen würden hierfür künftig weit erheblichere Aufwendungen als im Frieden erforderlich werden.

Selbstverständlich bezwecke die Gesellschaft mit ihren Anträgen, die Rentabilität des Unternehmens sicherzustellen. Dabei gehe sie davon aus, daß ihr bei Erteilung der Konzession im Jahre 1899 ein angemessener Nutzen ausdrücklich in Aussicht gestellt worden sei (Verhdlgn. zwischen Senat und Bürgerschaft S. 347). Die von ihr verteilten Dividenden könnten gewiß nicht als unangemessen bezeichnet werden, zumal in der gegenwärtigen Zeit, wo das Reich seine Anleihen mit 5 v. H. verzinse und zum Nennwert einlöse, während die Eigentümer von Straßenbahn-Aktien am Unternehmer-Risiko beteiligt und unter Umständen von Kursverlusten bedroht seien. Auch sei zu beachten, daß beispielsweise eine Dividende von 7 v. H. nur dem Nennwert nach diese Höhe erreiche, in Wirklichkeit aber nur einen Nutzen von 5,2 bis 5,8 v. H. bedeute, da die Aktien auf Anordnung des Staates zu Kursen von 120 bis 134 v. H. in den Verkehr gebracht worden seien. Übrigens würde selbst ein teilweiser Verzicht auf Gewinn, der den Aktionären nach dem Gesagten nicht zugemutet werden könne und der zugleich den Gewinnanteil des Staates verkürzen würde, bei der Größe der zu erwartenden Mehrausgaben an der Notwendigkeit, den Tarif zu erhöhen, nichts zu ändern vermögen. Schließlich aber handele es sich keineswegs nur um die Sicherstellung der Rentabilität und den geringeren oder größeren Nutzen der Aktionäre, sondern darum, ob das Unternehmen leistungsfähig erhalten werden solle. Daran sei auch die Öffentlichkeit und der Staat, letzterer, ganz abgesehen von seiner Gewinnbeteiligung und den sonstigen, ihm aus dem Straßenbahnbetrieb zufließenden namhaften Abgaben (Pflaster- und allgemeine Steuern, Gebühren für Strombezug), in seiner Eigenschaft als Wahrer der öffentlichen Verkehrsbelange wesentlich interessiert. Nur bei Erhaltung ihrer Leistungsfähigkeit sei die Gesellschaft, statt zu äußerster Sparsamkeit und Einschränkung verurteilt zu sein, imstande, mit der Zeit, insbesondere mit den Fortschritten der Technik, Schritt zu halten, brauchbare Kräfte anzuwerben und, was schwieriger sei, dauernd dem Betrieb zu erhalten, ihren sozialen Pflichten gegen die zahlreichen Angestellten gerecht zu werden, die allgemeinen Siedlungsbestrebungen, insbesondere durch Ausbau des Bahnnetzes gemäß den im Dezember 1913 übernommenen Verpflichtungen, zu unterstützen, sowie überhaupt den Betrieb in jeder Beziehung so weiter zu führen und auszugestalten, daß er einer Großstadt von der Bedeutung Bremens würdig bleibe.

Die Gesellschaft hat endlich darauf hingewiesen, daß sie eine Genehmigung ihrer Anträge auch aus dem Grunde erhoffe, weil die Notwendigkeit der Erhöhung der Straßenbahntarife allgemein, u. a. auch vom Reiche anerkannt sei. Dieses begründe die steuerliche Erfassung des Straßenbahnverkehrs ausdrücklich damit, daß die Straßenbahnen ihre Tarife wegen der starken Erhöhung der Lohnaufwendungen und der Materialpreise ohnehin zu revidieren gezwungen seien und daß sich bei diesem

Anlaß der sonst mit praktischen Schwierigkeiten verbundene Zuschlag der Verkehrssteuer zu den Beförderungspreisen leicht bewerkstelligen lasse. Demgemäß hätten schon zahlreiche auswärtige, namentlich auch städtische Straßenbahnen ihre Tarife erhöht. Auch sei zu berücksichtigen, daß das Reich und der Staat, im wesentlichen aus den gleichen Gründen, in ihren eigenen Betrieben mit z. T. sehr beträchtlichen Tariferhöhungen vorangegangen seien.

Die Deputation hat sich auf Grund dieser Ausführungen, ohne auf die vorgelegten bezüglich der künftigen Entwicklung der Einnahmen und Ausgaben naturgemäß meist auf Schätzungen beruhenden Berechnungen, entscheidendes Gewicht zu legen, in ihrer großen Mehrheit davon überzeugt, daß der Antrag der Straßenbahn auf Erhöhung ihrer Beförderungspreise, sowohl mit Rücksicht auf die Verkehrssteuer als auch um der Steigerung der eigentlichen Betriebsunkosten willen, grundsätzlich gerechtfertigt ist. Sie hielt jedoch im einzelnen eine Einschränkung der Anträge vom 9. November 1917 sowie weitere erhebliche Zugeständnisse der Straßenbahn für durchaus notwendig.

III.

1) Die Deputation erörterte hierbei zunächst die Frage, ob nicht im Interesse der minderbemittelten Bevölkerung der 10 Pf.-Tarif wenigstens für bestimmte Teilstrecken aufrechterhalten werden könne. Hiergegen wandte die Gesellschaft ein, daß sie vom 1. Juli dieses Jahres ab bei jedem 10 Pf.-Fahrschein allein infolge der Verkehrs- und Kohlensteuer eine Einbuße von 0,8 Pf. erleiden würde, und daß daher der 10 Pf.-Fahrpreis, der ohnehin mit der Entwicklung nicht Schritt gehalten habe, von diesem Zeitpunkt an keinesfalls mehr als ausreichendes Entgelt für die Beförderung angesehen werden könne. Nach eingehenden Erwägungen überzeugte sich die Deputation davon, daß einmal eine Teilstreckenfestsetzung hinsichtlich der Bemessung der Länge der einzelnen Strecken erheblichen Schwierigkeiten begegne, daß aber ferner gegen den Streckentarif, gleichgültig bei welchem Mindestfahrpreis, entscheidend die Abfertigungsschwierigkeiten ins Gewicht fallen müßten.

2) Es wurde sodann der Frage der Vergünstigungstarife näher getreten. Auf Verlangen der Deputation erklärte sich die Gesellschaft bereit, der Arbeiterschaft, auch im Interesse der Industrie für ihre Fahrten zu und von den Arbeitsstätten einen Vergünstigungstarif von 12½ Pf. und zwar innerhalb des gesamten Straßenbahnnetzes zuzugestehen. Dies sei ein weitgehendes Zugeständnis insofern, als nach vorsichtigen Berechnungen künftig mindestens ⅕ aller Fahrten auf Arbeiter-Wochenkarten stattfinden werde. Gegenwärtig hätten die Arbeiter-Wochenkarten nur bei Fahrten über das Gebiet des 10 Pf.-Tarifs hinaus Bedeutung.

Ferner erklärte sich die Gesellschaft nach längeren Verhandlungen bereit, für alle übrigen Fahrgäste einen Vergünstigungstarif von 13½ Pf. zuzugestehen. Sie verhehle sich dabei nicht, daß bei der regelmäßigen Benutzung der Bremer Straßenbahn durch einen großen Teil der Einwohnerschaft höchstwahrscheinlich etwa 80 v. H. aller übrigen Fahrgäste, außer den Arbeitern, künftig von diesem allgemeinen Vergünstigungstarif Gebrauch machen werde. In Wirklichkeit werde somit nicht der Grundpreis von 15 (20 und 25) Pf., sondern der Vergünstigungstarif die Regel bilden. Wenn die Gesellschaft sich trotz schwerer Bedenken, zu diesem weiteren Zugeständnis entschlossen habe, so geschehe es nicht, weil sie grundsätzlich ihren Standpunkt aufgebe, daß sie zur Sicherstellung ihrer Rentabilität und Leistungsfähigkeit einer Erhöhung der Tarife um je 5 Pf. bedürfe, sondern weil sie keinen anderen Weg sehe, wie sie dem Wunsch der Deputation entsprechen könne und weil ihr bedeutet worden sei, daß ihre Anträge auf Tariferhöhung ohne die Gewährung verbilligter Fahrgelegenheit aussichtslos seien. Keinesfalls könne der allgemeine Vergünstigungstarif im Gebiet des 15 Pf.-Tarifs niedriger bemessen werden als 13½ Pf.*)

*) Karlsruhe gewähre verbilligte Fahrten zu 13,6 Pf. (11 Fahrten für 1,50 ℳ), die große Leipziger Straßenbahn zu 14,3 Pf. (7 Fahrten für 1 ℳ). In Berlin sei zwar der allgemeine Vergünstigungsfahrpreis auf 12½ Pf. festgesetzt worden, dort bestehe aber, im Gegensatz zu Bremen, keine Umsteigeberechtigung, so daß die Umsteigefahrt 25 oder 30 Pf. koste.

Von diesem Fahrpreis sei (im Gegensatz zu den steuerfreien Arbeiter-Wochenkarten) für die Verkehrs- und Kohlensteuer ein Betrag von rund 1 Pf. abzusetzen, so daß für die Gesellschaft eine Mehreinnahme von nur etwa 2,5 Pf. oder 25 v. H. übrig bliebe. Dabei sei es in hohem Maße unwahrscheinlich, daß der gegenwärtige Zuschlag für Löhne, Materialpreise und Stromkosten, aus denen sich die Betriebsunkosten durchweg zusammensetzten, jemals wieder auf 25 v. H. herabsinken werde. — Was die Form der Vergünstigung betreffe, so kämen Streckenkarten aus dem Grunde nicht in Frage, weil sie ein Teilstrecken-System voraussetzten. Insbesondere sei auch hier zu berücksichtigen, daß die Preise für Streckenkarten, je nach der Entfernung, gestaffelt werden müßten. Auch die wegen ihrer Handlichkeit beliebten sog. Knipskarten seien für Bremen nicht geeignet, da auf ihnen die Umsteigestellen nicht bezeichnet werden könnten. Es bleibe sonach nur die Ausgabe von Fahrscheinheften übrig, deren Einrichtung im einzelnen z. Zt. näherer Prüfung unterliege. Es wird beabsichtigt, Fahrscheinhefte mit 10 Fahrscheinen zu 13½ Pf., also zum Preise von 1 ℳ 35 Pf., einzuführen. Auf Wunsch der Deputation soll bis auf weiteres die Benutzung einzelner Fahrscheine auch ohne Vorzeigung des Umschlages gestattet werden.

Die Deputation hält danach die angebotenen Vergünstigungen (12½ Pf. für Arbeiter schlechthin, 13½ Pf., 18½ Pf. und 23½ Pf. für die Gebiete des 15, 20 und 25 Pf.-Tarifs) für der Sachlage entsprechend, zumal in diesen Fahrpreisen die Umsteigeberechtigung enthalten ist.

3) Einer weiteren Forderung der Deputation gemäß hat sich die Gesellschaft ferner bereitgefunden, die Preise für sog. Zeit- (Jahres-, Monats- und Schüler-) Karten nicht, wie ursprünglich beabsichtigt war, um etwa 35½ v. H., sondern nur um 25 v. H. zu erhöhen. Die Gesellschaft hat dabei auf Grund der Erfahrungen anderer Straßenbahnen der Befürchtung Ausdruck verliehen, daß eine so niedrige Preisbemessung eine starke Vermehrung des Bezuges von Zeitkarten herbeiführen werde. Die schon unter Ziffer 1 angeführte Tarifkommission des Vereins Deutscher Straßen- und Kleinbahn-Verwaltungen habe als Ursache des wirtschaftlichen Rückgangs der Straßenbahnen, neben den natürlich steigenden Ausgaben namentlich auch die zu niedrige Bemessung der Vergünstigungstarife bezeichnet. In der bezeichneten Beschränkung liege überdies zugleich die grundsätzlich wichtige Preisgabe des bisherigen Rechtes der Gesellschaft, die Preise der Zeitkarten nach eigenem Ermessen festzusetzen und gegebenenfalls je nach den Umständen zu ändern.

4) Schließlich hat die Gesellschaft auf eine Forderung der Deputation mit Rücksicht auf die zunehmende Bebauung von Oslebshausen und die dort geplante Erstellung von Kleinwohnungen, darin gewilligt, den Verkehr von und nach Oslebshausen in das Gebiet des künftigen 15 (13½) Pf.-Tarifs einzubeziehen. Sie hat zu diesem Punkt ausgeführt, daß sie damit nicht nur ihre Anträge vom 9. November 1917 teilweise preisgebe, sondern geradezu Schaden erleide, weil sich damit die schon jetzt festgesetzten Preise der Fahrten von und nach Oslebshausen in Zukunft z. T. ermäßigten und weil sie insoweit überdies die Verkehrssteuer für die Fahrgäste zu entrichten haben werde. Die Gesellschaft beweise durch dieses Entgegenkommen, daß sie ihrerseits bereit sei, die allgemeinen Siedlungsbestrebungen zu fördern, wenn es auch grundsätzlich nicht die Aufgabe eines privaten Verkehrsunternehmens sein könne, für diese Zwecke unmittelbare Geldopfer zu bringen. Durch die Einbeziehung von Oslebshausen in das Gebiet des 15 Pf.-Fahrpreises erweitere sich zugleich das Gebiet des Einheitstarifes beträchtlich. Bezüglich des übrigen darüber hinausreichenden Vorortverkehrs müsse sie dagegen ihre Anträge auf Tariferhöhung mit der unter Ziffer 2 bezeichneten Einschränkung (Ausgabe von Fahrscheinheften mit verbilligten Fahrtausweisen zu 18½ und 23½ Pf.) unter allen Umständen aufrechterhalten.

5) Hinsichtlich der Gewinnbeteiligung des Staates ist zur Zeit § 16 Abs. 1 der Konzession in der Fassung des Beschlusses von Senat und Bürgerschaft vom 25. November/10. Dezember 1913 (Verhdlgn. S. 832, 1642, 1739) maßgebend:

„Als Gegenleistung für die der Gesellschaft erteilten Rechte hat der Staat einen Anteil an dem 5 % des Aktienkapitals übersteigenden jährlichen Nettogewinn der Gesellschaft zu beanspruchen und zwar im Betrage der Hälfte des Gewinnes über 5 % bis 8 % einschließlich und von zwei Dritteln des Gewinnes über 8 % des Aktienkapitals."

Auch bezüglich dieser Gewinnbeteiligung hat sich die Gesellschaft auf Verlangen der Deputation zu einem weiteren Entgegenkommen bereit erklärt. Die Deputation empfiehlt daher, mit ihrem Einverständnis, folgenden Zusatz:

„Sobald sich nach diesem Teilungsverfahren für die Aktionäre eine höhere Dividende als $7\frac{1}{2}$ v. H. ergibt, erhält der Staat von dem verbleibenden Gewinnrest einen Anteil von $\frac{3}{4}$ statt $\frac{2}{3}$."

Mit diesem Zusatz will die Gesellschaft zum Ausdruck bringen, daß ihre Anträge auf Tariferhöhung nicht durch den Wunsch nach ungemessener Dividendensteigerung veranlaßt seien. Tatsächlich stellt er ein wirksames Mittel dar, einer solchen Dividendensteigerung vorzubeugen. Ein erhöhter Gewinnzuwachs für den Staat ergibt sich erst, wenn bedeutendere als die bisher üblichen Gewinne erzielt werden sollten.

IV.

Es läßt sich nicht verkennen, daß die Wirkung der vorstehend erörterten Tarifmaßnahmen sowohl wegen der Ungewißheit, in welchem Umfang die Grund- und Vergünstigungstarife Platz greifen werden, als auch namentlich aus dem Grunde unsicher ist, weil sich die künftige Gestaltung der allgemeinen Wirtschaftslage, insbesondere der Lohnsätze und Materialpreise, nicht vorhersehen läßt. Es erscheint daher billig und zweckmäßig, daß sich Staat und Gesellschaft eine Nachprüfung des Gesamttarifes, wenn nach Ablauf der Kriegs- und Übergangszeit ständige Verhältnisse eingetreten sein werden, vorbehalten.

Demgemäß wird folgende Vereinbarung empfohlen:

„Nach Ablauf von fünf Jahren nach dem 1. Juli 1918 hat der Staat wie die Bremer Straßenbahn das Recht, eine Nachprüfung der jetzt beschlossenen Tarifsätze zu beantragen.

Kommt zwischen den an der Vereinbarung Beteiligten eine Verständigung über die alsdann etwa gebotenen Tarifänderungen nicht zustande, so entscheidet über deren Art und Maß endgültig ein Schiedsgericht.

Das Schiedsgericht wird aus drei Schiedsrichtern gebildet, von denen je einer von jeder Partei ernannt, der dritte als Obmann von beiden Parteien gewählt wird.

Der Staat oder die Straßenbahn hat der anderen Partei den Schiedsrichter schriftlich mit der Aufforderung zu bezeichnen, binnen einer zweiwöchigen Frist ihrerseits ein Gleiches zu tun. Nach fruchtlosem Ablauf der Frist wird der Schiedsrichter auf Antrag vom Präsidenten des Landgerichts ernannt. Das Gleiche gilt, wenn sich die Parteien über die Wahl des Obmanns nicht einigen."

V.

Mit den Verhandlungen über die Tarifreform liefen Vorschläge der Baudeputation, Abteilung Straßenbau, wegen Änderung der §§ 8—12, 19 und 29 der Konzessionsbedingungen vom 6. Juni 1899 parallel. Nachdem die Gesellschaft, die hiervon eine weitgehende Verschlechterung ihrer Rechtslage und Mehrbelastung, insbesondere mit Pflasterkosten, befürchtete, sich früher schlechthin ablehnend verhalten hatte, war die Straßenbauverwaltung bestrebt, die Annahme ihrer Vorschläge, die an sich mit der Tarifänderung in keinem unmittelbaren Zusammenhang stehen, bei diesem Anlaß durchzusetzen. Da die rechtliche, technische und finanzielle Tragweite der vorgeschlagenen Änderungen nicht ohne weiteres zu übersehen war, wurde die Angelegenheit von der berichtenden Deputation einer besonderen Kommission überwiesen, deren Arbeiten erst jetzt abgeschlossen werden konnten. Nach eingehenden Verhandlungen

im Schoße dieser Kommission wurde eine Einigung mit der Gesellschaft über die aus der Unteranlage ersichtliche neue Fassung der bezeichneten Konzessionsbestimmungen erzielt.

Die neue Fassung enthält u. a. eine Erweiterung der Genehmigungspflicht der Gesellschaft in Ansehung neuer Bahnanlagen; sie ermächtigt den Staat, die Pflasterarbeiten bei Holz, Asphalt und sonstigen bisher nicht üblichen besondere Sorgfalt erfordernden Pflasterarten innerhalb der Gleiszone überall auf Kosten der Gesellschaft herzustellen und erweitert den Kreis der Personen, die auf dienstlichen Wegen Anspruch auf unentgeltliche Beförderung haben, indem sie dieses Recht, neben den Beamten, auch gewissen jahrgeldsberechtigten Angestellten einräumt. Die neue Fassung hat die Zustimmung der berichtenden Deputation gefunden.

VI.

Danach beantragt die Deputation, Senat und Bürgerschaft wollen

1. einer Erhöhung der bisherigen Tarifsätze um je 5 Pf. mit der Maßgabe zustimmen, daß innerhalb der Gebiete der künftigen 15, 20 und 25 Pf.-Tarife Vergünstigungstarife von 13½, 18½ und 23½ Pf. und innerhalb des gesamten Straßenbahnnetzes, soweit Arbeiter in Betracht kommen, ein Vergünstigungstarif von 12½ Pf. Platz greifen, daß ferner die Preise der Zeitkarten nicht um mehr als 25 v. H. erhöht werden dürfen und daß schließlich der Verkehr von und nach Oslebshausen in das Gebiet des künftigen 15 (13½) Pf.-Tarifs einbezogen wird,
2. mit der unter III, Ziffer 5 vorgeschlagenen Ergänzung des § 16 der Konzession von 1899,
3. mit den Abmachungen wegen Nachprüfung des Tarifs nach Ablauf einer fünfjährigen Frist unter IV,
4. mit der neuen Fassung der §§ 8—12 und 19 sowie mit der Streichung des § 29 der Konzession (Unteranlage zu V)

einverstanden sein.

Bremen, den 21. Mai 1918.

Die Deputation wegen der Bremer Straßenbahn.

(gez.) **Buff.** (gez.) **J. Lants.**

Unteranlage zu V.

Änderungen der §§ 8 bis 12, 19 und 29 der Konzessionsbedingungen der Bremer Straßenbahn vom 6. Juni 1899.

Alte Fassung.	Neue Fassung.
§ 8.	§ 8.
Die Straßenbahnen sind, von den schon vorhandenen zweigleisigen Strecken abgesehen, eingleisig, soweit nicht die Aufsichtsbehörde für einzelne Straßenstrecken zwei Gleise anordnet oder zuläßt.	Die Aufsichtsbehörde behält sich die Entscheidung darüber vor, inwieweit die einzelnen Gleisstrecken ein- oder zweigleisig anzuordnen sind.
Für zweigleisige Strecken kann die Aufsichtsbehörde die Benutzung eines Gleises zeitweilig untersagen.	Die Anordnung der Gleise, Weichen und Kurven bedarf der Genehmigung der Aufsichtsbehörde, die auch Änderungen im öffentlichen Interesse auf Kosten der Gesellschaft jederzeit anordnen kann.
Die Lage der Gleise, Weichen und Kurven bedarf der Genehmigung der Aufsichtsbehörde, die auch Änderungen derselben im öffentlichen Interesse auf Kosten der Gesellschaft jederzeit anordnen kann.	

Alte Fassung.	Neue Fassung.
§ 9.	§ 9.
Die Herstellung und Unterhaltung der Bahn erfolgt, soweit nicht anders bestimmt ist, auf Kosten der Gesellschaft.	Die Herstellung und Unterhaltung der gesamten Bahnanlagen erfolgt, soweit nichts anderes bestimmt ist, durch die Gesellschaft auf ihre Kosten.
Alles für die Bahn, ihre Unterhaltung und ihren Betrieb zu verwendende Material muß von guter Beschaffenheit und frei von allen Mängeln sein, welche die Sicherheit oder Dauerhaftigkeit der Anlagen beeinträchtigen können.	Alles für die Bahn und ihren Betrieb zu verwendende Material muß von guter Beschaffenheit und frei von Mängeln sein, welche die Sicherheit des Verkehrs und den guten Bestand aller Anlagen, zu denen auch die Straßenbefestigung und die sonstigen im Straßenkörper befindlichen Einrichtungen gehören, beeinträchtigen können.
Die Bahn muß überall so gebaut sein, daß sie auch von den schwersten Lastwagen in jeder Richtung befahren werden kann.	Die Bahnanlage muß der vorhandenen Straßenbefestigung angepaßt werden, wobei eine anderweitige Einfassung der Schienen oder Pflasterung innerhalb der Gleiszone vorbehalten bleibt.
Der Oberbau muß die Verwendung würfelförmiger Pflastersteine gestatten, deren Höhe die Aufsichtsbehörde bestimmt.	Die Art des Oberbaues, die Art seiner Unterstützung, der Bettung und Entwässerung, die Profilierung der Schienen, deren Höhenlage usw. bedürfen der Genehmigung der Aufsichtsbehörde. Jedoch dürfen bewährte, der Straßenbefestigung entsprechende Systeme nicht zurückgewiesen werden.
Die Schienen müssen aus Stahl gefertigt sein; ihr Profil bedarf der Genehmigung der Aufsichtsbehörde. Die Gleise dürfen nur in gleicher Höhe mit der Pflasteroberfläche angelegt werden und müssen sich dem Straßenprofil anschließen. Im übrigen müssen die Schienen ein solches Profil haben, daß eine Gefahr für die Fußgänger oder ein Einklemmen der Fuhrwerke, sowie der Stollen der Pferdehufeisen oder eine andere Gefährdung des Fuhrwerksverkehrs nicht eintreten kann.	
Wenn die Gleise nicht in der Mitte der Fahrbahn liegen, muß die dem Bordstein zunächst gelegene Schiene mindestens 1,5 cm tiefer liegen als die andere zu demselben Geleis gehörige Schiene. Ferner muß sie auf Verlangen der Aufsichtsbehörde bis zu 6 cm tiefer gelegt werden als die Oberkante des Bordsteines, widrigenfalls eine Höherlegung des Trottoirs vorgenommen wird. Die Kosten derselben, sowie der infolge davon erforderlichen Veränderungen an Hauseingängen, Kellerluken usw. fallen der Gesellschaft zur Last. Für genügende Abwässerung der Gleise hat die Gesellschaft zu sorgen.	Wenn die Gleise nicht in der Mitte der Fahrbahn liegen, muß die dem Bordstein zunächst gelegene Schiene auf Verlangen der Aufsichtsbehörde mindestens 6 cm tiefer gelegt werden als die Oberkante des Bordsteines, widrigenfalls eine Höherlegung des Fußweges vorzunehmen ist. Auch die Kosten der hierbei etwa erforderlich werdenden Veränderungen an Hauseingängen, Kellerluken usw., welche von der zuständigen Behörde veranlaßt werden, sind von der Gesellschaft zu tragen.
	Bei Neu- und Umlegungen der Straßenbefestigung muß die Bahnanlage der Straßenbefestigungsart angepaßt werden.
§ 10.	§ 10.
Alle Änderungen an Straßen, Brücken, Kanälen, Telegraphen- und Telephonleitungen, Wasserleitungs-, Erleuchtungs- sowie sonstigen öffentlichen Anlagen, welche	Alle Änderungen an Straßen, Brücken, Telegraphen- und Telephonleitungen, Kanalisations-, Wasserleitungs-, Erleuchtungs- sowie sonstigen öffentlichen Anlagen, welche

Alte Fassung.	Neue Fassung.
durch die Herstellung oder den Betrieb der Bahn nach dem Ermessen der Aufsichtsbehörde erforderlich werden, sind staatsseitig oder von der Reichstelegraphenverwaltung auf Kosten der Gesellschaft auszuführen. Ebenso sind alle Schäden zu bessern, welche an solchen Anlagen durch die Herstellung und den Betrieb der Bahn verursacht werden. Verändert dabei der Staat eine Anlage nach einem neuen Systeme, so hat er die dadurch entstehenden Mehrkosten zu tragen.	durch die Herstellung oder den Betrieb der Bahn nach dem Ermessen der Aufsichtsbehörde erforderlich werden, werden von der zuständigen Behörde auf Kosten der Gesellschaft ausgeführt. Dasselbe gilt für die Beseitigung aller Schäden, die an solchen Anlagen durch die Herstellung und den Betrieb der Bahn verursacht werden. Verändert dabei die zuständige Behörde eine Anlage, ohne daß die Änderung durch die Bahnanlage bedingt ist, so hat der Staat die dadurch entstehenden Mehrkosten zu tragen.
	Einwendungen gegen von Behörden geplante Ausführungen sind von der Gesellschaft unverzüglich, nachdem sie davon schriftlich in Kenntnis gesetzt worden ist, schriftlich geltend zu machen.
§ 11.	§ 11.
Bezüglich des Straßenpflasters wird folgendes bestimmt:	Inbezug auf die Straßenbefestigung in den dem öffentlichen Verkehr dienenden Straßen, soweit sie von der Bahn in Anspruch genommen werden, wird folgendes bestimmt:
1) Alle Pflasterarbeiten, welche durch Anlegung neuer Gleisstrecken, Neulegung, Umlegung oder Reparatur von Gleisen erforderlich werden, hat die Gesellschaft auszuführen.	1) Alle Pflasterarbeiten, welche durch Anlegung neuer Gleisstrecken, Neulegung, Umlegung oder Instandsetzung von Gleisen erforderlich werden, hat die Gesellschaft auszuführen. Der Staat behält sich jedoch vor, bei Holz, Asphalt und sonstigen bisher nicht üblichen, besondere Sorgfalt erfordernden Pflasterarten die Pflasterarbeiten auf Kosten der Gesellschaft herzustellen; in diesem Falle ist über die Art der Ausführung und die Kosten der Pflasterung vor Beginn der Gleisarbeiten tunlichst eine Verständigung mit der Gesellschaft herbeizuführen.
Alle übrigen Pflasterarbeiten auf den von der Gesellschaft benutzten Straßen beschafft der Staat nach seinem Ermessen.	Der Staat übernimmt die Unterhaltung des Pflasters zwischen und neben den Gleisen, sowie die Reinigung des Bahnkörpers mit Ausnahme der Schienen, soweit es der gewöhnliche Verkehr erfordert. Alle Unterhaltungsarbeiten, die durch von der Straßenbahn verschuldete Mängel der Bahnanlagen bedingt werden, sind jedoch zu Lasten der Gesellschaft; werden solche Arbeiten im Zusammenhang mit anderen staatsseitigen Arbeiten ausgeführt, so trägt die Gesellschaft die Kosten für die Ausführungen innerhalb der Gleiszone.
Derselbe übernimmt ferner die ganze Unterhaltung des Pflasters zwischen und neben den Gleisen, sowie die Reinigung	Die Reinigung des Bahnkörpers von Schnee, soweit sie für den Betrieb der Bahn erforderlich ist, hat die Gesellschaft

Alte Fassung.	Neue Fassung.
des Bahnkörpers mit Ausnahme der Gleise, soweit diese für den gewöhnlichen Verkehr erforderlich ist.	zu besorgen. Sie darf dabei Salz benutzen, bis nach Ermessen der Aufsichtsbehörde ein besseres Mittel zur raschen Beseitigung des Schnees gefunden ist. Den durch das Salz nicht geschmolzenen Schnee hat die Gesellschaft durch Abfahren zu entfernen.
Die Reinigung des Bahnkörpers von Schnee, soweit solche für den Betrieb der Bahn erforderlich ist, hat die Gesellschaft zu besorgen. Sie darf dabei Salz benutzen, bis nach Ermessen der Aufsichtsbehörde ein besseres Mittel zur raschen Beseitigung des Schnees gefunden ist. Den durch das Salz nicht geschmolzenen Schnee hat die Gesellschaft durch Abfahren zu entfernen.	Für die vom Staate übernommene Unterhaltung des Pflasters und die Reinigung des Bahnkörpers hat die Gesellschaft jährlich zwei vom Hundert ihrer Brutto-Fahrgeld-Einnahme nach Abzug der Reichsverkehrssteuer zu zahlen.
2) Die Gesellschaft ist verpflichtet, bei Ausführung von Gleisarbeiten überall Pflaster von mindestens derselben Beschaffenheit zu verwenden, wie es auf den betreffenden Straßenstrecken staatsseitig verwandt ist. Das vorhandene Material darf, soweit es noch brauchbar ist, verwandt werden. Die Gesellschaft ist berechtigt, überall besseres Pflaster als das vorhandene zu legen.	2) Die Gesellschaft ist verpflichtet, bei der Ausführung von Gleisarbeiten überall Pflaster von möglichst derselben Beschaffenheit und von derselben Güte zu verwenden, wie es auf den betreffenden Straßenstrecken vom Staat verwendet ist. Das vorhandene Material darf, soweit es für die Herstellung eines haltbaren Pflasters geeignet ist, verwendet werden. Erforderlichenfalls hat die Gesellschaft das anschließende Pflaster so weit umzulegen, als es die Aufsichtsbehörde behufs eines guten und profilmäßigen Anschlusses an das Pflaster der Bahnanlage für erforderlich erachtet.
In allen auf die Beschaffenheit des Pflasters bezüglichen Fragen hat die Aufsichtsbehörde zu entscheiden.	In allen auf die Beschaffenheit und Güte des Pflasters bezüglichen Fragen hat die Aufsichtsbehörde zu entscheiden.
3) Das von der Gesellschaft gelegte Pflastermaterial wird Eigentum des Staates, dagegen erwirbt die Gesellschaft das Eigentum an dem von ihr ersetzten alten Pflastermaterial.	3) Die Gesellschaft übernimmt für die von ihr ausgeführten Pflasterungen für die Dauer eines Jahres die Unterhaltung. Die zuständige Behörde ist berechtigt, während dieser Zeit etwaige Mängel bei Verzug der Gesellschaft auf deren Kosten zu beseitigen.
4) Bei Einlegung von Gleisen hat die Gesellschaft das aufgebrochene Pflaster wieder herzustellen und das anschließende Pflaster so weit umzulegen, als es die Aufsichtsbehörde behufs eines guten Anschlusses an das Pflaster der Bahnanlage für erforderlich erachtet.	4) Das für die Bahnanlage verwendete Pflastermaterial wird mit seinem Einbau Eigentum des Staates. Das gewonnene Pflastermaterial wird Eigentum der Gesellschaft, soweit es nicht im Einverständnis mit der Gesellschaft wieder verwendet wird.
5) Bei Neu- und Umpflasterungen, welche der Staat ausführt, hat die Gesellschaft die Kosten für den Teil der Straße zu erstatten, welcher durch von der Gleismitte nach beiden Seiten um 1,5 m entfernte Linien begrenzt wird.	5) Bei Neu- und Umpflasterungen, welche der Staat ausführt, hat die Gesellschaft die Kosten für den Teil der Straße zu erstatten, welcher durch von der Gleismitte nach beiden Seiten um 1,5 m entfernte Linien begrenzt wird, und zwar nach Maßgabe der vor der Neu- oder Umpflasterung vorhandenen Gleise.
Für die vom Staate übernommene Unterhaltung des Pflasters und der Reinigung des Bahnkörpers hat die Gesellschaft jährlich zwei Prozent ihrer Brutto-Fahrgeld-Einnahme zu zahlen.	
6) Bei den staatsseitig für Rechnung der Gesellschaft ausgeführten Arbeiten	6) Bei den vom Staat für Rechnung der Gesellschaft ausgeführten Arbeiten

Alte Fassung.	Neue Fassung.
werden die von den Schienen eingenommenen Flächen als zum Pflaster gehörig betrachtet und bei der Berechnung nicht in Abzug gebracht.	werden die von den Schienen eingenommenen Flächen als zum Pflaster gehörig betrachtet und bei der Berechnung der zu zahlenden Pflasterfläche nicht in Abzug gebracht.
	7) Bei erstmaliger Pflasterung einer Straße, sowie bei Neu- und Umpflasterungen, werden der Gesellschaft bei gleichzeitiger erstmaliger Einlegung von Gleisen straßenbauliche Ausführungen, soweit solche nicht etwa durch die Gleisanlagen bedingt werden, nicht in Rechnung gestellt.
	8) Liegen die Gleise der Straßenbahn in nicht gepflasterten Flächen des öffentlichen Straßengrundes, so ist die Herrichtung dieser Flächen Sache der Straßenbahn nach Anweisung der Behörden.
§ 12.	§ 12.
Wenn zur Ausführung von Straßenanlagen, Kanälen, Röhrenlegungen, Telegraphen- und Telephonanlagen, Anschlüssen an Erleuchtungs- und Wasserleitungsanlagen oder anderer von öffentlichen Behörden verfügter Arbeiten oder bei Verkehrsstörungen die Benutzung der Bahn unterbrochen oder der zeitweilige Abbruch oder eine Veränderung derselben erforderlich wird, so ist die Gesellschaft ohne Anspruch auf Entschädigung verpflichtet, solches zu dulden und die Arbeiten zur Veränderung oder Wiederherstellung der Bahn auf ihre Kosten vorzunehmen.	Wenn zur Ausführung von öffentlichen Behörden verfügter Arbeiten oder bei Verkehrsstörungen die Benutzung der Bahn unterbrochen oder der zeitweilige Abbruch oder eine Veränderung der Bahn erforderlich wird, ist die Gesellschaft ohne Anspruch auf Entschädigung verpflichtet, solches zu dulden und die Arbeiten zur Veränderung oder Wiederherstellung der Bahn auf ihre Kosten vorzunehmen.
§ 19.	§ 19.
Polizeibeamte, Beamte der Bauverwaltung vom Bauaufseher abwärts, die Boten der Regierungskanzlei und des Bürgeramts, die Gerichtsdiener, sowie die von der Verwaltung der Erleuchtungs- und Wasserwerke zu bezeichnenden Beamten werden unentgeltlich befördert, wenn sie die Bahn auf dienstlichen Wegen benutzen.	Polizeibeamte, im Außendienst beschäftigte Beamte und jahrgeldsberechtigte Angestellte der Bauverwaltung vom Bauführer abwärts, die Boten der Regierungskanzlei und des Bürgeramts, die Gerichtsdiener, Gerichtsboten und Kassenboten der Gerichtskasse, sowie die von der Verwaltung der Erleuchtungs- und Wasserwerke zu bezeichnenden Beamten werden unentgeltlich befördert, wenn sie die Bahn auf dienstlichen Wegen benutzen.
§ 29.	§ 29.
Falls der Oberbau der Bahn sich für den Motorenbetrieb nach dem Ermessen der Baudeputation als zu schwach erweisen sollte, muß derselbe genügend verstärkt und nötigenfalls durch einen anderen Oberbau ersetzt werden.	Gestrichen.

Druck von Carl Schünemann, Bremen.